

*dainak története, Marcus Iunianus Iustinus kivonata Pompeius Trogus művéből.* (ford.: Horváth János) 1992. Helikon.

HÉRODOTOSZ: *A görög-perzsa háború.* (ford.: Muraközy Gyula). Budapest, 1989, Európa Könyvkiadó.

STRABÓN: *Geographika.* Ford.: Földy József. Budapest, 1977, Gondolat Könyvkiadó.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> Strabón: i. m.

<sup>2</sup> Angol átírási szabályok szerint.

<sup>3</sup> Hérodotosz: i. m.

<sup>4</sup> Az ászik az alán törzsszövetség felett is hosszú ideig uralkodtak, s a két nép természetesen keve-

redett is egymással. A Kárpát-medencébe vándorolt, s hazánkban máig fennmaradt alán töredékek „jász” neve valószínűleg az „ász”-ból ered.

<sup>5</sup> A hunok európai megjelenése is ezekhez a népmozgásokhoz köthető. A zsuanszuan támadások hatására kényszerültek elhagyni korábbi otthonukat, a Kazak-sztyeppét.

<sup>6</sup> Sok történész szerint maradványaik a hunok nyomában nyugatra vonultak, a Kárpát-medencében telepedtek le végleg, s az európaiak már avar néven ismerték meg őket.

<sup>7</sup> A birtokos és kereskedőarisztokrácia helyi vezető szerepe és gazdagsága egyébként a mind újabb hódítások ellenére nagyjából az ország egész története során állandónak bizonyult.

<sup>8</sup> Mások szerint 670-ben. Lásd Rogers: i. m.

## S Z E M T A N Ú

# Legenda és valóság

*Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes tragikus repülőhalála*



1942. augusztus 20. A doni front, a közelfelderítő alekszejevkai repülőtere. Idő: hajnali öt és fél hat között. A szolnoki I/1-es, a Darázs nevet fölve vadászrepülő században szolgáló vitéz Horthy István tartalékos pilóta főhadnagy, kormányzóhelyettes, az Re-2000 Héja típusú vadászgépével lezuhant és repülő halált halt.

Ezzel a problémával a magyar történetírás nem úgy foglalkozott, ahogyan kellett volna. A felületes ismeret vagy hallomás alapján, világnézetileg alaposan különböző, végletes megítélések keveredtek egybe a köztudatban. Horthy Istvánt egyrészt önfeláldozó hősnek, másrészt gyenge repülőtudású, iszákos és elkenyéztetett dzsentri fiúnak minősítették.

A haláleset utáni jegyzőkönyvből nem

állapítható meg mi is történt pontosan. A szabotázs tényét kizárták, annak dacára, hogy összefüggést rebesgettek Horthy István és sógora, ifjú gróf Károlyi Gyula 1942. szeptember 24-i repülőbalesete között. Kizárták a V-421-es jelzésű Héja vadászrepülő a műszaki hibáját is, mivel ezt a gépet különleges körülmények között, több személy felelősségével tartották repülőképes állapotban, és állandóan szem előtt volt.

Egyetlenegy lehetőség volt és maradt, hogy a balesetet maga a repülőgép vezetője okozta. Horthy István, a balesetét megelőzően 1942. augusztus 11-én repült utoljára a Héjával. Ez a kilencnapos kiesés egyetlen pilótának sem vált volna előnyére. Programja szerint augusztus 20-án a 6. könnyűhadosztályt kellett volna meglátogatnia, ennek

ellenére aznap mégis repülni indult, mert az addig meglévő 24 bevetését akarta a jubileumi 25-re növelni. Jány Gusztávval hosszas beszélgetést folytatott az ilovszkojei vadász repülőtéren sétálva: valószínűleg akkor kapott engedélyt a korábbi parancs módosítására. Így indult útnak 1942. augusztus 20-án a kora reggeli órákban. Biztonsága érdekében még azt is elrendelték, hogy rossz idő esetén 1500 méter alatt nem folytathatja a közelfelderítő gép kísérését. Ha rakéta jelet lát, akkor vissza kell fordulnia a repülőtérré. Jó idő esetén a kísérés befejezése után Svoboda és Kamenka térségében szabad vadászatot engedélyeztek azzal, hogy 110 perc elteltével vissza kell térnie a bázisra. Horthy megkérdezte az eligazításon, üldözőbe veheti-e az útközben felbukkanó ellenséget? Erre azt az egyértelmű választ kapta, hogy az ő feladata a közelfelderítő védelme, és azt nem hagyhatja el. Nemeslakira – kísérőjére – ruházták azt a feladatot, hogy állandóan legyen a kormányzóhelyettes mellett, és tartsa szemmel.

A V-421 jelzésű Héja motorpróbájánál Horthy Istvánon kívül még hét személy volt ott, akik felelősek voltak a gép üzembiztonságáért, így Bodó András főtörzsőrmester az 1/1-esek hangármestere, Kocsis István törzsőrmester főszerelő, Mészáros Ferenc tartalékos c. szakaszvezető mint segédszerelő, Kovács János c. őrzető, Landes József honvéd és Bebesi Antal tartalékos szakaszvezető. A motorpróbát Tóth János őrmester hajtotta végre.

A kecskeméti 3/2-es közelfelderítő, harci repülőszázadtól 1942. augusztus 19-én felhívták az ilovszkojei vadász repülőtér parancsnokságát, és kérték, jelöljenek ki két vadászrepülő géppárt két közelfelderítő gép őrizetére. Megadták, hogy az egyik felderítő gép pilótája Wagner Károly zászlós és a megfigyelője Baranyi Elek százados lesz, és az északi légtérben fognak repülni. A másik, a déli légtérbe induló közelfelderítő gép

pilótája Orbán József őrmester és a megfigyelőtiszt pedig Gellért Tivadar lesz. Az északi légtér Korotojak romvárosától fölfelé, míg a déli légtér lefelé van kijelölve a Tyihaja Szoszna folyó doni torkolatától.

A közelfelderítő gépeknek az alekszejevkai repülőtérről a felszállásuk után 500 méteren kellett volna találkozni a védelmükre rendelt vadászokkal. Amikor az Ilovskojéból felszálló vadászok meglátták az emelkedő felderítőket, Horthy István az északi légtérbe tartó felderítőhöz kezdte meg a csatlakozást, Nemeslaki őrmester pedig követte őt. Ekkor Horthy észrevette tévedést, és egy hirtelen, nagyon kemény mozdulattal túldöntött, éles fordulóval akart a déli légtérbe tartó közelfelderítőhöz csatlakozni. A túlhúzott, és nagyon kemény kormánymozdulatra elvesztette a gép a sebességét, és a fordulóval ellentétes irányba átvágódva dugóhúzóba esett. A mintegy 400 méteres magasságból lezuhant, felrobbant, és a földnek ütközve vezetője, Horthy István kormányzóhelyettes szörnyethalt.

Nemeslaki őrmester alig láthatta a lezuhanást, mivel az ő gépe is beremegett, így abba kellett hagynia Horthy gépének követését. Az északra, Voronyecs irányába tartó felderítő gép személyzete látta a gép lezuhanását, és az észlelteket jegyzőkönyvbe mondták, amiből egyértelműen az állapítható meg, hogy a katasztrófa a pilóta hibájából történt.

A sajtó a felelősséget a közelfelderítőkre akarta hárítani, de vitéz Trón Zoltán alezredez, a közelfelderítők századparancsnoka, a m. kir. Honvéd Légierő Parancsnokságához 1942. augusztus 29-én írt jelentésében visszautasította az áthárítási kísérletet: utalt arra, hogy Horthy István nem volt tisztában a Héja jó és veszélyes tulajdonságaival annak ellenére sem, hogy ezen típuson hetven óránál többet repült.

A pilóták körében Héja vadászgép nem volt közkedvelt annak ellenére, hogy a harci iskolákon ezen a típuson repült 5-6 óra





rapidóvel; 15-17 felszállással már úgy tudták uralni a gépet, hogy akár bevetésre is alkalmasak voltak. A repülő szakemberek közül sokan úgy vélik, hogy Horthy István 38 évesen már nem volt alkalmas frontszolgálatra. Szervezete nem tudta elviselni a terheléseket úgy, ahogyan a fiataloké. Gyenes László pilóta százados (aki századparancsnokom volt a szombathelyi Repülőgépvezető Iskola, a REGVI-nél) szerint – nála egyébként Horthy nagyon sokat gyakorolt a Héjával – a nehéz kolosszus nem volt Horthynak való. A kormányzóhelyettesnek más géppel nem volt problémája, mert azok könnyű sportgépek voltak. Gyenes László tanítás közben többször mondta Horthynak, hogy vannak, aki körülrepülhetik a Földet, ettől csak a megtett kilométerük növekszik, de még nem lesznek vadászrepülők. (Ezzel a megjegyzésével Horthy István közel tizenháromezer kilométeres bombay-i és nyolcezer kilométeres nászútjára utalt.) Gyenes László véleménye megszívlelendő, mert 1941-ben ő ment egységével legelőször a keleti frontra, ahonnan rövid idő után azzal jött haza, hogy az olaszoktól vásárolt Re-2000-sek, másként Héjáknak nevezett gépek alkalmatlanok a harci cselekményekre. Ennek ellenére 1942-ben újból czekekkel a gépekkel küldték vissza a keleti frontra.

Bánhidi Antal, az egykori kiváló repülőgéptervező, tartalékos repülő főhadnagy egyik előadásából azt is megtudhattuk, hogy Horthy István gyakorlatban tartása csak 1-1 normál repülésből állt, műrepülés nélkül. Horthy István azért vesztette életét, mert a Héja gépre megfelelő fokozat nélkül került, és nem volt harci tapasztalata.

Idézek Újszászi György százados, vadászpilóta hozzám írott leveléből – aki a m. kir. Honvéd Légierő vadászrezd parancsnokának, Heppes Aladárnak volt a helyettese –: „Horthy Istvánt én »paukoltam«, taní-

tottam, képeztem a Héja típusú vadászgépre. Mivel bejáratos voltam a családhoz, sokat beszéltem vele. Elmondtam neki őszintén, hogy a keze nagyon durva és azt közöltem az édesapjával, a Kormányzó Úrral is. Horthy Miklós az észrevételem mosolyogva hárította el.”

Érdekes egybevetni Gyenes László véleményét a Héják alkalmatlanságáról Horthy István pozitív véleményével, aki viszont alkalmasnak minősítette a típust a keleti fronton való használatra. Valójában félt a géptől, ahogyan azt feleségének elárulta a kijevi találkozásuk alkalmával, bizalmatlanságot ébresztve benne is.



A legenda szó a következőképpen értelmezhető:

- a) *valakinek a kimagasló tetteit kiszínezve, túlozva elbeszélő mű vagy hagyomány;*
- b) *kitalált történet, mendemonda;*
- c) *meseszerű, csodálatos elbeszélés.*

Mindez kimutatható Horthy István repülő baleseténél is. Meseszerűen adták elő légi győzelmét is, ami valójában nem volt, hiszen ő maga sohasem vett részt légi harcokban. Ez a tanulmány nem azt a célt szolgálja, hogy az egykori kormányzóhelyettest kompromittálja. Arra akar rámutatni, hogy éppen olyan pilótahalált halt, mint sok más sorstársa is. A legendát meg kell szüntetni és valóság alapra helyezni a történetet. Ezzel kapja meg ő is a neki járó tiszteletet. Személye sok más magyar embertől csak annyiban különbözik, hogy Magyarország kormányzójának az elsőszülött fia volt, aki automatikusan kapta meg a rangjához illeszthető kinevezéseket.

A MEMOÁR SZERZŐJE:

SZILAJ VARGA GYULA SZKV., A MAGYAR  
KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ PILÓTÁJA